

**No. 42060**

---

**France  
and  
Maldives**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of France and the Government of the Republic of Maldives (with annex). Male, 5 February 2001**

**Entry into force:** *4 February 2005 and provisionally on 5 February 2001, in accordance with article 24*

**Authentic texts:** *English and French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *France, 14 November 2005*

---

**France  
et  
Maldives**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Maldives (avec annexe). Malé, 5 février 2001**

**Entrée en vigueur :** *4 février 2005 et provisoirement le 5 février 2001, conformément à l'article 24*

**Textes authentiques :** *anglais et français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *France, 14 novembre 2005*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FRANCE AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALDIVES

The Government of the French Republic and the Government of the Republic of Maldives, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944 and,

Desiring to conclude an Agreement complementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows :

*Article I. Definitions*

For the purpose of the present Agreement unless otherwise stated :

1. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944 and includes any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties and, any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties.

2. The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the French Republic, la Direction Generale de l'Aviation Civile and in the case of the Republic of Maldives, Ministry of Transport and Civil Aviation, or in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities or similar functions.

3. The term "designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement.

4. The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

5. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

6. The term "specified routes" means the routes specified in the route schedule annexed to the present Agreement.

7. The term "agreed services" means scheduled air services performed for the transport of passengers, mail and cargo, separately or in combination, for compensation, on the routes specified.

8. The term "tariff" means price to be paid, applied by airlines directly or through their agents for the international carriage of passengers (and their baggage), and cargo, and

the conditions governing the availability of those tariffs, excluding the prices and conditions related to mail transportation.

9. The term "Agreement" means the present Agreement, its Annexes and the modifications agreed according to the provisions of Article 19 of the present Agreement.

#### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for its scheduled and non-scheduled international air services :

- the right to fly across its territory without landing;
- the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement. While operating an agreed service on a specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of the present Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that specified route for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, separately or in combination to/from the territory of the Contracting Party having designated the airline(s).

3. Nothing in the present Agreement shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party passengers, their baggage, and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

#### *Article 3. Designation and Authorization of Airlines*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. These designations shall be made through diplomatic channels.

2. On receipt of a designation by one Contracting Party made in accordance with the dispositions of paragraph 1 of the present Article, and on application from the designated airline, in the form and manner prescribed, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall grant, with minimum delay, the appropriate operating authorizations, provided :

- a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party,
- b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and,
- c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 8 (Safety) and 18 (Aviation Security).

3. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, subject to the provisions of the present Agreement.

*Article 4. Withdrawal or Suspension of an Operating Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or suspend the exercise of the rights granted in the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary:

a) in any case it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party,

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party granting those rights,

c) in any case the other Contracting Party fails to maintain and administer the standards set forth in Article 8 (Safety) and 18 (Aviation Security).

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Contracting Party, unless both Contracting Parties otherwise agree.

*Article 5. Principles Governing Operation of Agreed Services*

1. Each Contracting Party assures that there shall be for the designated airlines of both Contracting Parties fair and equal opportunities in the operation of the agreed services on account of the present Agreement. Each Contracting Party shall make sure that its designated airline(s) operate(s) in conditions permitting the respect of this principle.

2. For the operation of the agreed services, each Contracting Party makes sure that its designated airline(s) take(s) into account the interests of the airline(s) designated by the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on whole or part of the common routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor compatible with tariffs in compliance with the provisions of Article 14 of the present Agreement, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo and mail in order to favour orderly developed air services between the territories of the Contracting Parties.

*Article 6. Application of Laws and Regulations*

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or relating to the operation and navigation of such aircraft, while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party and shall be applied to such aircraft upon entrance into or departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of passengers, baggage, crew and cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, baggage, crew and cargo or mail of the airline(s) of the other Contracting Party while entering, within, or leaving the territory of the first Contracting Party.

3. Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.

*Article 7. Certificates of Airworthiness, Certificates of Competence and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or validated by one Contracting Party, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating air services on specified routes provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right not to recognize as valid, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competence and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by another State.

*Article 8. Aviation Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of the present Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorities representative of the other Contracting Party on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to :

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or,

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the operator or crew of that aircraft had been issued or rendered valid are not equal to or above the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or other form of dialogue, that immediate action is essential to the safety of an airline or airlines operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

#### *Article 9. User Charges*

1. User charges, that may be imposed by the relevant authorities or bodies from one Contracting Party on the designated airline(s) of the other Contracting Party for the use of facilities and services of airports, safety, security, air navigation and other facilities under their control shall be just, reasonable, non discriminatory and equitably apportioned among categories of users. They shall not be higher than those imposed for the use of such services and facilities by any other airline operating similar international services.

2. These charges may reflect, but shall not exceed, an equitable proportion of the total cost supported for the disposal of the facilities and services of airports as well as the safety, security and air navigation services and facilities. The services and facilities for which

charges are made, shall be provided on an economic and efficient basis. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities. Reasonable notice of any changes in user charges should be given to such users.

*Article 10. Customs Duties and Taxes*

1. While within the territory of one Contracting Party, aircraft operated on international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party, as well as their regular equipment, fuel and lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by the passengers in limited quantities during the flight), ground equipment as well as other items intended for or used solely in connection with the operation or maintenance of aircraft operating an international air service, shall be, on a temporary basis and until their reexportation, on the basis of reciprocity, admitted in exemption of all customs duties, import restrictions, property taxes, capital levies, inspection fees, excise taxes, and similar fees and charges imposed by the national or local authorities, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exemption, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, inspection fees and charges referred to in paragraph 1 of the present Article, with the exception of charges based on the cost of the services provided:

- aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party operating international air services, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

- regular equipment, spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party and for the servicing, maintenance, repair and supplying of aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in international air services;

- fuel, lubricants and technical consumable supplies, introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use on an aircraft of a designated airline of a Contracting Party engaged in international air services, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

- printed documents and promotional advertising materials including but not limited to, timetables, brochures, printed forms introduced into the territory of one Contracting Party and intended to be given away for free by the designated airline(s) of the other Contracting Party.

3. The equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of the present Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by the present Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer

in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of the present Article.

*Article 11. Commercial Opportunities*

1. The designated airline(s) of one Contracting Party have the right, on the basis of reciprocity, to establish offices in the territory of the other Contracting Party in order to promote and sell air transportation, with respect to laws and regulations of the latter Contracting Party in force.

2. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party related to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its (their) own managerial, operational and commercial staff and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each Contracting Party shall grant with respect to its laws and regulations in force, to the requisite staff of the designated airline(s) of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, authorized access on its territory to the airport and the areas concerned by the aircraft operations, crew, passengers and cargo of the airline(s) of the other Contracting Party.

4. Each Contracting Party shall grant, in accordance with its laws and regulations, on the basis of reciprocity, the designated airline(s) of the other Contracting Party, to bring in and maintain in its territory, additional staff required by the designated airline(s) of the other Contracting Party for its (their) operations for short periods not exceeding ninety (90) days.

5. The Contracting Parties shall make sure that the passengers, without regard to nationality, may purchase tickets from the airline of their choice, in local currency or in freely convertible currency accepted for sale by that airline. These principles shall also apply to cargo transportation.

6. On the basis of reciprocity, the designated airline(s) of one Contracting Party shall be granted, in the territory of the other Contracting Party, the right to engage, in local currency or in any freely convertible currency, in the sale of passenger and cargo air transportation in its (their) own offices and through accredited agents of its (their) choice. The designated airline(s) of one Contracting Party shall have the right, thence, to open and maintain, in the territory of the other Contracting Party, nominative bank accounts in the currency of either Contracting Party or in any freely convertible currency at its (their) discretion.

*Article 12. Ground Handling*

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall, in the territory of the other Contracting Party, enjoy ground handling services equivalent to those provided to the other airlines offering similar international air services.



2. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in the territory of the other Contracting Party, select among competing authorized agents, its (their) ground handling providers.

3. Ground handling charges shall be based on the cost of services provided in the territory of each Contracting Party. These charges shall only be revised with reasonable notice.

#### *Article 13. Transfer of Earnings*

1. Each Contracting Party shall grant, on the basis of reciprocity, on demand, to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right to convert and to remit to the territory(ies) of its (their) choice the excess of local receipts coming from the sale of air transportation services and closely linked activities over the expenditure in the territory of the other Contracting Party. Conversion and remittance shall be permitted expeditiously, without restriction or taxation, at the exchange rate applicable to current transactions and remittance at the time the airline makes the initial application for remittance.

2. Each Contracting Party shall grant the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to use part or all of its (their) receipts earned in local currency in the territory of the other Contracting Party, for the payment in local currency of all charges related to its (their) transportation activity (including purchases of fuel) and other activities linked to air transportation.

3. In so far as payment services between the Contracting Parties is governed by a special agreement, the said agreement shall apply.

#### *Article 14. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airline(s) of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall make sure that the designated airlines respect the criteria defined above.

2. If the Aeronautical Authorities of one Contracting Party consider that one or more tariffs offered by a designated airline of the other Contracting Party do not meet the criteria defined in paragraph 1 of the present Article, they may, without prejudice of the application of the provisions of Article 5 of the present Agreement, request consultations on this matter with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall take place within a period of thirty (30) days of the receipt of the request.

3. The tariffs referred to in paragraph 1 of the present Article may be set jointly by the designated airlines of both Contracting Parties. Such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or a similar body.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for due approval of the Aeronautical Authorities at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special

cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said Authorities. The Aeronautical Authorities shall notify their decision about these tariffs to the designated airlines within a period of thirty (30) days following their filing.

5. If tariffs cannot be established in accordance with provisions of paragraph 3 of the present Article, or if the Aeronautical Authorities of one Contracting Party gives the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff established according to the provisions of paragraph 3 of the present Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by agreement between themselves. In this respect, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall hold technical consultations within a period not exceeding thirty (30) days following the request for consultations by one Contracting Party.

6. If the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 of the present Article, or on the determination of tariffs under paragraph 5 of the present Article, the dispute shall then be settled in accordance with the provisions of Article 20 of the present Agreement.

7. A tariff established in accordance with the provisions of the present Article shall remain in force, except if removed by the concerned designated airline(s), until the possible limit of its validity or until new tariffs have been approved. Nevertheless, tariffs shall not be prolonged by virtue of the present paragraph for more than twelve (12) months after the date on which they would otherwise have expired, except in case of a specific agreement between the Contracting Parties.

#### *Article 15. Timetable(s)*

1. The timetables of the designated airline(s) of one Contracting Party shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

2. This(ese) timetable(s) shall be communicated at least thirty (30) days prior to the beginning of the operations and shall specify in particular the schedules, frequency of services, types of aircraft, their configuration and number of seats to be made available to the public.

3. Any change to the timetables of the designated airline(s) of one Contracting Party shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

#### *Article 16. Direct Transit Traffic*

1. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures, narcotics control or in special circumstances, be subject to no more than a simplified control.

2. Cargo and baggage in direct transit through the territory of one Contracting Party shall be exempt from all customs duties, and other similar taxes.

*Article 17. Statistics*

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall provide or shall cause their designated airline(s) to provide the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services and, showing possibly, the initial origins and final destinations of the traffic.

*Article 18. Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international laws, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of Civil Aviation against acts of unlawful interference forms and integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international laws, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 24 February 1988 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. In the present paragraph the reference to the aviation security provisions includes any difference notified by the concerned Contracting Party. Each Contracting Party shall give advance information to the other Contracting Party of its intention to notify any difference concerning these provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of the present Article required by the other Contracting Party, in conformity with Article 6 of the present Agreement for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, their bag-

gage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crews, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions related to aviation security provided for in the present Article, the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Without prejudice to the provisions of Article 4 of the present Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for suspension of the rights granted to the Contracting Parties under the present Agreement, within a time period not exceeding ninety (90) days. When required by an emergency presenting a direct and exceptional threat to the security of passengers, crew or aircraft of one Contracting Party and if the other Contracting Party has not adequately fulfilled its obligations under paragraphs 4 and 5 of the present Article, a Contracting Party may take immediately the appropriate provisional protection measures to ward off the threat. Any action taken in accordance with the present paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of the present Article.

#### *Article 19. Consultations and Modifications*

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult as often as deemed necessary with a view to ensuring the satisfactory implementation of the principles and provisions of the present Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of a request for consultations by a Contracting Party.

2. Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party in a view to interpret the dispositions of the present Agreement or to make any amendment to the provision of the present Agreement it considers desirable. Such consultations may be held between Aeronautical Authorities and may be through discussion or by correspondence. These consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request for consultations by one Contracting Party.

3. The amendments to the present Agreement agreed upon between the Contracting Parties upon the provisions of paragraph 2 of the present Article, shall come into effect on a provisional basis the day of their signature and shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article 20. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiations between Aeronautical Authorities in accordance with the dispositions of Article 19 of the present Agreement.

2. If the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties fail to reach an agreement, the settlement of dispute may be sought through diplomatic consultations. Such consultations shall begin within a period of no more than sixty (60) days following the date of receipt of a request for consultations by one Contracting Party.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through negotiations in accordance with paragraphs 1 and 2 of the present Article, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body mutually agreed; or shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. In such case, each Contracting Party shall name an arbitrator and the third one, who shall not be a national of either Contracting Party, shall be appointed by the two so nominated and shall act as President of the tribunal. Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute; the third arbitrator shall be appointed in the sixty (60) days following the designation of the first two arbitrators. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The arbitral tribunal shall freely determine its procedures.

5. The Contracting Parties shall comply with any decisions given under paragraph 3 of the present Article.

6. In any case where one of the Contracting Parties does not comply with a decision given in pursuance of paragraph 3 of the present Article and for as long as it so does, the other Contracting Party may limit, refuse or revoke any right or privilege granted under the present Agreement to the offending Contracting Party or to the offending designated airline.

7. Each Contracting Party shall bear the expenses of the arbitrator nominated by it. All other expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

*Article 21. Multilateral Conventions*

If a general multilateral air transport convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 19 of the present Agreement may be held with a view to determining the extent to which the present Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

*Article 22. Termination*

Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In default of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fifteen (15) days after the date on which the International Civil Aviation Organization acknowledged receipt thereof.

*Article 23. Registration with the International Civil Aviation Organization*

The present Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 24. Entry into Force*

1. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party when the required institutional formalities regarding the commencement of this Agreement have been carried out and the said Agreement shall come into effect on the date on which the last notification has been received.

2. The provisions of the present Agreement shall provisionally enter into force on the date of its signature.

In witness whereof undersigned, duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in Male, on the 05 day of February 2001, in two originals in the French and English languages each being equally valid.

For the Government of the French Republic:

MARIE-FRANCE PAGNIER

For the Government of the Republic of Maldives:

MAHMOOD RAZEE

ANNEX

SCHEDULE

1. Route to be operated by the designated airline(s) of the French Republic :  
From France via intermediate points (1) to Male and points beyond (1)
2. Route to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Maldives:  
From Maldives via intermediate points (2) to Paris and points beyond (2)  
(1) intermediate and beyond points may be chosen by the French Party  
(2) intermediate and beyond points may be chosen by the Maldivian Party

Notes:

a) The designated airline(s) of each Contracting Party may, at their convenience, on part or whole of his (their) services:

- operate flights in one or both directions;
- omit stops in one or more points on the specified routes;
- modify the order of service of the points on the specified routes (includes the possibility to serve intermediate points as beyond points and vice-versa and omit stops in one direction of a service);
  - terminate their service on the territory of the other Contracting Party or beyond, provided the corresponding services start or terminate on the territory of the Contracting Party which designated the airline.

b) Fifth freedom traffic rights between the intermediate points or beyond points in third countries mentioned in the schedule and the territory of a Contracting Party shall be submitted to an agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNE-  
MENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE  
LA RÉPUBLIQUE DES MALDIVES

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Maldives, ci-après dénommés “les Parties contractantes”

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944; et

Désireux de conclure un accord complétant ladite Convention afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

sont convenus des dispositions suivantes:

*Article 1er. Définition*

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires:

1. Le terme “Convention” désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut tout amendement entré en vigueur en vertu de l'article 94(a) de ladite Convention et ratifié par les deux Parties contractantes et toute Annexe ou tout amendement à une Annexe adopté en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où cette Annexe ou cet amendement est en vigueur au moment considéré pour les deux Parties.

2. l'expression “Autorités Aéronautiques” désigne, pour la République française, la Direction générale de l'Aviation civile et pour la République des Maldives, le Ministère des Transports et de l'Aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités ou des fonctions analogues.

3. L'expression “entreprise de transport aérien désignée” désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.

4. Le terme “territoire” a le sens que lui assigne l'article 2 de la Convention.

5. Les expressions “service aériens”, “services aériens internationaux”, “entreprise de transport aérien” et “escale non commerciale” ont le sens que leur assigne respectivement l'article 96 de la Convention.

6. L'expression “routes spécifiées” désigne les routes spécifiées dans le tableau des routes annexé au présent Accord.

7. L'expression “services agréés” désigne les services aériens réguliers effectués pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, de façon séparée ou combinée, moyennant rémunération, sur les routes spécifiées.

8. Le terme “tarif” désigne le prix à acquitter, appliqué directement par les entreprises de transport aérien ou par leur agents pour le transport international de passagers (et de



leurs bagages) et de marchandises, ainsi que les conditions qui régissent la disponibilité desdits tarifs, à l'exclusion des prix et conditions applicables au transport de courrier.

9. Le terme "Accord" désigne le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications convenues conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers et non réguliers:

- le droit de survoler son territoire sans atterrir.
- le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour l'établissement et l'exploitation de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord. Lorsqu'elles exploitent un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par chaque Partie jouit/jouissent, outre des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit d'effectuer des escales dans le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés sur cette route afin d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée, à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés à tout moment, sous réserve des dispositions du présent Accord.

#### *Article 3. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien en vue d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations doivent être effectuées par voie diplomatique.

2. Dès réception d'une telle désignation effectuée par une Partie contractante conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sur demande de l'entreprise de transport aérien désignée, dans les formes prescrites, les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie accordent, dans les délais les plus brefs, les autorisations d'exploitation appropriées, à condition:

a) qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie qui désigne l'entreprise ou à des ressortissants de cette Partie,

b) que l'entreprise de transport aérien désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes, et

c) que la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien requière et applique les normes énoncées aux articles 8 (Sécurité) et 18 (Sûreté de l'aviation).

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés à tout moment, sous réserve des dispositions du présent Accord.

#### *Article 4. Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation*

1. Chaque partie a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, des droits octroyés par le présent accord, ou d'imposer pour l'exercice de ces droits les conditions qu'elle juge nécessaires:

a) dans tous les cas où elle n'a pas l'assurance qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui la désigne ou à des ressortissants de cette Partie;

b) lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui octroie les droits,

c) lorsque l'autre Partie ne requiert pas ou n'applique pas les normes énoncées à l'article 8 (Sécurité) et 18 (Sûreté de l'aviation).

2. A moins que la révocation, la suspension, ou l'imposition des conditions visées au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit ne sera exercé qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande émanant d'une Partie contractante, sauf autres dispositions convenues par les Parties.

#### *Article 5. Principes régissant l'exploitation des services agréés*

1. Chaque Partie contractante garantit aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes des possibilités équitables et égales pour l'exploitation des services agréés en vertu du présent Accord. Chaque Partie contractante veille à ce que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien qu'elle a désignée(s) opèrent dans le respect de ce principe.

2. Pour l'exploitation des services agréés, chaque Partie contractante veille à ce que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien qu'elle a désignée(s) prennent en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services assurés par ces dernières sur la totalité ou une partie des routes communes.

3. Les services agréés offerts par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés à la demande du public en matière de transport sur les routes spécifiées et avoir pour but primordial d'offrir, à un coefficient de remplissage raisonnable, compatible avec les tarifs, conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord, une capacité correspondant aux besoins actuels et raisonna-

blement prévisibles pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier afin de favoriser un développement ordonné des services aériens entre les territoires des deux Parties contractantes.

*Article 6. Application des lois et règlements*

1. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée et le séjour sur son territoire ou la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation ou la navigation desdits aéronefs durant leur présence sur son territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante et sont observés par lesdits aéronefs lors de l'entrée et durant le séjour desdits aéronefs sur le territoire de cette Partie contractante ainsi qu'à la sortie de celui-ci.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire d'une Partie contractante ainsi que de la sortie de celui-ci, les lois, règlements et procédures de cette Partie contractante relatifs à l'admission et au séjour sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, de leurs bagages, des équipages et des marchandises à bord d'aéronefs (y compris les règlements régissant l'entrée sur le territoire, les congés, la sécurité de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages, fret ou courrier de l'autre Partie ou en leur nom.

3. Chacune des Parties contractantes s'engage à ne pas accorder de préférence à sa propre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante s'agissant de l'application des lois et règlements prévus par le présent article.

*Article 7. Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître valables aux fins du survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un autre Etat.

*Article 8. Sécurité de l'aviation*

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante dans des domaines relatifs aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement dans ces domaines des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention de Chicago, elle informe l'autre Partie de ces constatations et cette dernière adopte des mesures correctives en conséquence. Le défaut d'adoption des mesures appropriées par cette autre Partie contractante dans un délai raisonnable et dans tous les cas dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long qui pourra être convenu, constituera un motif pour l'application de l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant sa présence sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen mené par les autorités représentant cette autre Partie contractante à bord et autour de l'aéronef afin de vérifier à la fois la validité des documents de l'aéronef et de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (dénommé dans le présent article "inspection au sol" ), sous réserve que cela n'entraîne pas de retards déraisonnables.

4. Si une telle inspection ou série d'inspections au sol fait naître :

a) de graves présomptions quant à la non-conformité de l'aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies en application de la Convention de Chicago ou

b) de graves présomptions quant à la non-adoption ou la non-application des normes de sécurité établies au moment considéré en application de la Convention de Chicago,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera libre de conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention de Chicago, que les critères ayant présidé à la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences concernant ledit aéronef ou l'exploitant ou l'équipage dudit aéronef n'étaient pas égaux ou supérieurs aux normes minimales établies à cette période en application de la Convention de Chicago.

5. Si l'accès aux fins de procéder à une inspection au sol d'un aéronef exploité par une entreprise ou des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante, conformément au paragraphe 3 ci-dessus, est refusé, l'autre Partie contractante est libre de déduire qu'il existe de graves présomptions du type de celles qui sont visées au paragraphe 4 ci-dessus et de tirer les conclusions mentionnées audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection au sol ou d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès en vue d'une inspection au sol, de consultations ou d'une autre forme de dialogue, que des mesures immédiates sont indispensables pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprise ou de plusieurs entreprises de transport aérien.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue lorsque la raison qui l'a motivée a cessé d'exister.

*Article 9. Redevances d'usage*

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie pour l'utilisation des installations et services d'aéroport, de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et d'autres installations placées sous leur contrôle doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont imposées pour l'utilisation desdits services et installations par toute autre entreprise de transport aérien exploitant des services internationaux analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, mais non excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services des aéroports ainsi que pour les installations et services de sécurité, de sûreté, et de navigation aérienne. Les services et installations pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes percevant les redevances et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations mis à disposition par lesdites autorités. Lesdits usagers doivent être informés de tout projet de modification des redevances d'usage avec un préavis raisonnable.

*Article 10. Droits de douane et taxes*

1. Lorsqu'ils se trouvent sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs employés aux services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante, de même que leurs équipements normaux, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord des aéronefs (y compris, mais non limitativement la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées au cours du vol) l'équipement au sol et d'autres articles prévus pour ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont, sur une base de réciprocité, admis temporairement jusqu'à leur réexportation en exemption de tous droits de douane, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, prélèvement sur le capital, frais d'inspection, droits d'accises et tous autres droits et taxes imposés par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection, et charges visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus :

- les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties contractantes et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions de bord sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord;

- les équipements normaux, les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;

- les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord;

- les imprimés et matériels promotionnels et publicitaires incluant, sans s'y limiter, les horaires, les brochures, les imprimés introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

#### *Article 11. Activités commerciales*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont le droit, sur une base de réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de promotion ou de vente de services de transport aérien, conformément aux lois et règlements en vigueur de cette dernière Partie contractante.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante sont autorisées, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante les membres de son personnel de gestion, d'exploitation, personnel commercial et autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. Chaque Partie contractante accorde aux personnels nécessaires de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans le respect de ses lois et règlements en vigueur, sur une base de réciprocité, des autorisations d'accès sur son territoire à l'aéroport et aux zones concernées par l'exploitation des appareils et le traitement des équipages, passagers et marchandises de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante autorise sur une base de réciprocité, conformément à ses lois et règlements en vigueur, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à faire entrer et séjourner sur son territoire, pour de

courtes périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel additionnel requis par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour ses activités.

5. Les Parties contractantes veillent à ce que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acquérir des titres de transport auprès de l'entreprise de transport aérien de leur choix, en monnaie locale ou en devises librement convertibles acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de marchandises.

6. Sur une base de réciprocité, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante est/sont autorisée(s) à procéder, en monnaie locale ou en toute autre devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers ou de marchandises sur le territoire de l'autre Partie contractante dans leurs propres bureaux et par l'intermédiaire d'agents accrédités de leur choix. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante est/sont autorisée(s) à ouvrir et à maintenir en son/leur nom propre sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires ouverts dans la monnaie de l'une ou l'autre Partie contractante ou dans toute monnaie librement convertible, à leur discrétion.

#### *Article 12. Services en escale*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante bénéficie(nt) sur le territoire de l'autre Partie contractante de services en escale équivalents à ceux assurés aux autres entreprises de transport aérien offrant des services aériens internationaux similaires.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante peut/peuvent, sur le territoire de l'autre Partie contractante, choisir parmi des agents autorisés concurrents leurs prestataires de services en escale.

3. Les tarifs pour les services en escale sont fonction du coût des services assurés sur le territoire de chacune des Parties contractantes. Ces tarifs ne peuvent être révisés qu'avec un préavis raisonnable.

#### *Article 13. Transferts de recettes*

1. Chaque Partie contractante autorise, sur une base de réciprocité, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante à convertir et transférer dans le ou les pays de leur choix, sur demande, l'excédent des recettes locales tirées de la vente des services de transport aérien et d'activités directement liées sur les dépenses engagées sur le territoire de l'autre Partie contractante. La conversion et le transfert sont autorisés promptement, sans restrictions ni imposition, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date où l'entreprise de transport aérien désignée présente sa demande initiale de conversion et de transfert.

2. Chaque Partie contractante autorise l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante à utiliser tout ou partie de ses/leurs recettes réalisées en monnaie locale sur le territoire de cette Partie contractante pour le paiement en

monnaie locale de toutes les dépenses liées à leur activité de transporteur (y compris l'achat de carburant) ainsi que par d'autres activités liées au transport aérien.

3. Si le régime des paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, ledit accord s'applique.

#### *Article 14. Tarifs*

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des niveaux raisonnables, en prenant dûment en compte tous les facteurs pertinents et notamment les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable ainsi que les tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes veillent au respect, par les entreprises de transport désignées, des critères définis ci-dessus.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un ou des tarifs(s) proposé(s) par une entreprise de transport désignée de l'autre Partie contractante ne répondent pas aux critères définis au paragraphe (1) du présent article, elles peuvent demander des consultations à ce sujet aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante, sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 5. De telles consultations doivent se tenir dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande.

3. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées des parties contractantes. Si possible, cet accord sera conclu en utilisant les procédures de l'IATA ou d'un organisme similaire.

4. Les tarifs ainsi agréés sont soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités. Les Autorités Aéronautiques notifient leur décision sur ces tarifs aux entreprises de transport aérien désignées dans un délai de trente (30) jours à compter de leur dépôt.

5. Si des tarifs ne peuvent être fixés conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, ou si les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties contractantes notifient aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation des tarifs établis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs par accord mutuel. A cet effet, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes tiennent des consultations techniques dans un délai de trente (30) jours au plus après qu'une Partie contractante en ait fait la demande.

6. Si les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes ne peuvent s'entendre ni pour approuver les tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe 4 du présent article, ni pour déterminer des tarifs conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé selon les dispositions de l'article 20 du présent Accord.

7. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur, sauf s'il est retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) concernée(s), jusqu'au terme éventuellement fixé à sa validité ou jusqu'à l'approbation de nou-



veaux tarifs. Cependant, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait dû expirer, sauf accord spécifique entre les Parties contractantes.

#### *Article 15. Programmes*

1. Les programmes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Ces programmes doivent être communiqués trente (30) jours au moins avant le commencement de l'exploitation et indiquer notamment les horaires, la fréquence des services, le type et la configuration des aéronefs ainsi que le nombre de sièges mis à disposition du public.

3. Toute modification des programmes d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante est soumise à l'approbation des Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante.

#### *Article 16. Trafic en transit direct*

1. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité, la lutte contre les stupéfiants ou dans des circonstances spéciales.

2. Les marchandises et les bagages en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exemptés de tous droits de douane et autres taxes similaires.

#### *Article 17. Statistiques*

1. Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie contractante doivent fournir, ou faire fournir par leur entreprise ou leurs entreprises de transport aérien désignées aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques qui peuvent être raisonnablement requises aux fins d'examiner l'exploitation des services agréés et indiquant, si possible, l'origine et la destination du trafic.

#### *Article 18. Sûreté de l'aviation*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23

septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, et de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation en vigueur vis-à-vis des deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que de toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où de telles dispositions leur sont applicables; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions en matière de sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe préalablement l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article requises par l'autre Partie contractante conformément à l'article 6 du présent accord pour l'entrée et le séjour sur son territoire ou la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, les marchandises, les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'accident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prévues au présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception d'une telle demande de consultation

constitue un motif de suspension des droits des deux Parties contractantes au titre du présent Accord, dans un délai ne pouvant excéder quatre-vingt-dix (90) jours. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence présentant une menace directe et exceptionnelle pour la sécurité des passagers, des équipages ou des aéronefs d'une des Parties contractantes et si l'autre Partie contractante n'a pas rempli de manière adéquate les obligations qui lui incombent aux termes du paragraphe 4 ou 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement les mesures de protection provisoires appropriées pour parer à la menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

*Article 19. Consultations et modifications*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. De telles consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations par une Partie contractante.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à tout moment des (consultations à l'autre Partie contractante en vue d'interpréter les dispositions du présent Accord, ou d'apporter à celui-ci tout amendement qui lui paraît souhaitable. De telles consultations peuvent avoir lieu entre les Autorités Aéronautiques et s'effectuer par voie de discussions ou par correspondance. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande de consultations par une Partie contractante.

3. Les amendements au présent accord convenus entre les Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article entrent en vigueur à titre provisoire à compter de la date de leur signature et doivent être confirmées par un échange de notes diplomatiques.

*Article 20. Règlement des différends*

1. Au cas où un différend surgirait entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre Autorités Aéronautiques conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

2. Si les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. De telles consultations commencent dans les soixante (60) jours au plus tard suivant la date de réception d'une demande de consultations par une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent s'entendre pour soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme convenu d'un commun accord ou, à la demande de l'une d'entre elles, soumettre ce différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce dernier cas, chacune des Parties contractantes nomme un arbitre et le troisième, qui ne peut avoir la nationalité de l'une ou l'autre

des Parties contractantes, est désigné par les deux autres et assume les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique demandant l'arbitrage d'un différend, le troisième arbitre est choisi dans les soixante (60) jours qui suivent la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai prévu ou si une entente sur le choix du troisième arbitre ne peut être obtenue dans le délai prévu, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Internationale peut être prié par l'une des Parties contractantes de procéder aux désignations nécessaires.

4. Le tribunal d'arbitrage détermine librement ses procédures.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 3 du présent article.

6. Dans tous les cas où l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à la décision rendue en application du paragraphe 3 du présent article et tant que subsiste ce défaut de conformité, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer l'exercice des droits ou privilèges octroyés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

7. Chaque Partie contractante prend en charge les dépenses afférentes à l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont réparties également entre les Parties contractantes.

#### *Article 21. Conventions multilatérales*

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général traitant de problèmes aériens entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de la présente convention prévalent. Des consultations peuvent avoir lieu conformément à l'article 19 du présent accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

#### *Article 22. Dénonciation*

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de demander la dénonciation du présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, l'accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. À défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quinze (15) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### *Article 23. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale*

Le présent accord doit être enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 24. Entrée en vigueur*

1. Chacune des Parties contractantes notifie à l'autre Partie contractante l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, pour ce qui la concerne, pour l'entrée en vigueur du présent Accord et celui-ci prend effet à la date de réception de la dernière notification.

2. Les dispositions du présent Accord entrent en vigueur à titre provisoire à la date de sa signature.

En foi de quoi, les représentants des deux gouvernements, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Male , le 5 février 2001 en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de République française:

MARIE-FRANCE PAGNIER

Pour le Gouvernement de la République des Maldives:

MAHMOOD RAZEE

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Route pouvant être exploitée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par la République française:

De France via des points intermédiaires (1) vers Male et vers des points au-delà (1).

2. Route pouvant être exploitée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par la République des Maldives:

Des Maldives via des points intermédiaires (2) vers Paris et vers des points au-delà (2).

(1) les points intermédiaires et au-delà peuvent être choisis par la Partie française.

(2) les points intermédiaires et au-delà peuvent être choisis par la Partie maldivienne.

Notes:

a) La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par les Parties contractantes peuvent, à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services:

- réaliser des vols dans un sens ou les deux;
- omettre des escales en un point ou des points des routes spécifiées;
- modifier l'ordre de desserte des points sur les routes spécifiées (ceci permet notamment de desservir des points intermédiaires en tant que points au-delà et vice versa et d'omettre des escales dans un sens d'un service);

• terminer leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà, à condition que les services correspondant aient leurs points d'origine ou de désignation sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné la ou les entreprises de transport aérien concernée.

b) Les droits de trafic de cinquième liberté entre les points intermédiaires et les points au-delà situés dans des pays tiers mentionnés dans le tableau et le territoire d'une Partie contractante doivent faire l'objet d'un accord entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties contractantes.